

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIII. — Wydana i rozesłana dnia 21. czerwca 1899.

Treść: (M 107—109.) 107. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Chlumca do Miestca Kralowego. — 108. Dodatek drugi, którym uzupełnia się Przepis wykonawczy do rozdziału II. ustawy z dnia 25. października 1896, o podatkach osobistych bezpośrednich. — 109. Obwieszczenie o ustanowieniu Komory głównej w Morawskiej Szenawie

107.

Dokument koncesyjny z dnia 3. czerwca 1899,

na kolej lokalną od Chlumca do Miestca Kralowego.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Karolowi Friczowi, właścicielowi fabryki w Chlumcu nad Cydliną o to proszącemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej ruchomizmiennej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacyi w Chlumcu c. k. uprzew. kolej północno-zachodniej austriackiej do Miestca Kralowego z dobiegiem do linii Krzynec—Miestec Kralowy kolej komercyjnych czeskich, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Koncesyjonusz kolej, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, używa dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Kolei koncesyjowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku

okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 18.000 zł. w. a. na zapewnienie oprocentowania po cztery od sta i kwoty na umorzenie pożyczki pierwzeństwa w Banku krajowym królestwa czeskiego lub w innym instytucie finansowym celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciagu powyższego okresu umorzyć się mającej w sumie imiennej 425.000 zł. w. a., a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwzeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancji, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwnej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na pod-

stawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyjusz będzie o to prosił na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, pokazało się, że zaliczki wymierzone za wysoko, koncesyjusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesja moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplove od kuponów jakież podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakież o podatkach i należyciściach, któreby instytutowi finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 7.

Budowę kolej koncesyjowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej od-

dać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać ma koncesyjusz na żądanie Rządu kaucję w kwocie 5.000 zł. w. a. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania z winy koncesyjusza, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszowi do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń jakie w tym względzie będą wydane, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, któreby w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 10.

Budowa kolej koncesyjowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych pod bezpośrednim kie-

runkiem i nadzorem Ministerstwa kolej żelaznych a względnie funckionaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczególnego i kosztorysu ułożonego przy odpowiednim wpływie funckionaryuszów rządowych, z bezpośrednim współdziałaniem Rządu i ile możliwości według warunków stosownych pospolicie przy budowie kolej państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Wszelkie materyały budowlane, tabor kolejowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolej, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia mają być nabywane wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo kolej żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod temi samemi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

§. 11.

Do wykonania koncesyjowanego przedsiębiorstwa kolejowego nadaje się koncesyjaryuszowi prawo przeniesienia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, wszelkich praw i obowiązków z niniejszego dokumentu wynikających na spółkę akcyjną utworzyć się mającą lub już istniejącą.

Koncesyjaryusz jest upoważniony emitować pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w sumie imiennej 425.000 zł. w. a. według okoliczności na udziałowe zapisy dlułu rozłożoną, najwięcej po cztery od sta oprocentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76, licząc od dnia nadania koncesji.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materyałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkalarnimi, ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu

kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnym wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Statut Spółki, kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa i formularze emitować się mających według okoliczności obligacyi pierwszeństwa i akcyi, tudzież plan umorzenia obligacyi pierwszeństwa i akcyi, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zadowoczej, dyrekcyi), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyjaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w gotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej

koncesyjonej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyjusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Koncesyjusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgór na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo- wej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyjusza a koncesyjusz będzie obowiązany zwracać Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesyjuszem.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakież klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudiż świadczień przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgór na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, koncesyjusz stoso- wać się mają do ustanowionych warunków ruchu a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontraktie ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakież świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesyjusz obowiązany jest poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesyjusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia

31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie ka- dego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą sto- sownego wynagrodzenia.

§. 16.

Trwanie koncesji z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 7ym zapisy o zobowiązaniu pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudiż otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesyjusza, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 17.

Rząd zasirzga sobie prawo odkupienia kolei koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi wa- runkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesyjusza pożyczki pierwotnej w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych długów, jakieby koncesyjusz za zezwoleniem Rządu na pokrycie policjalnych kosztów założenia (§. 11, ustęp 6), zaciągnął, w kwo- tach zalegających jeszcze jako nieumorzone a nadto kwotę kapitału akcyjnego zalegającą jeszcze w chwili odkupienia spłaci gotówką lub obligacyjami dlu- gą państwa.

Obligacje te liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dlu- gą państwa tego samego rodzaju, notowane urzędow- nie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wy- nagrodzenia pod l. 1 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki

za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolej niniejszym koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, kolejy podjazdowe własnością koncesyjaryuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensji państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1) z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkim przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesyjaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadają ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjaryusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

§. 18.

Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, kolejy podjazdowe, jeżeli koncesyjaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie jak i w razie odkupienia kolej (§. 17), zatrzymają koncesyjaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeli istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 19.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej w §. 11 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki

sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru i interesowi finansowemu skarbu państwa dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

108. Dodatek drugi

którym uzupełnia się Przepis wykonawczy do rozdziału II. ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, o podatkach osobistych bezpośrednich.

(Ogłoszony rozporządzeniem Ministerstwa skarbu z dnia 15. czerwca 1899.)

Postępowanie z temi stowarzyszeniami zarobkowymi i gospodarczemi, w myśl §. 85 uwzględnionymi, które wykonywają zastępstwo Banku austriacko-węgierskiego, jakiegoś instytutu kredytowego krajowego itp.

Zbieg u podmiotu prawnego kilku przedsiębiorstw, rozmaitym stopom podatkowym podlegających.

Do artykułu 7go przydać należy następujące ustępy:

Lecz jeżeli stowarzyszenie zarobkowe i gospodarcze, w myśl §. 85go uwzględnione, oprócz właściwych czynności stowarzyszenia, wykonywa jako podległe zatrudnienie poboczne lecz jako samostaną, w sobie zamkniętą gałąź przemysłu, także jeszcze zastępstwo Banku austriacko-węgierskiego, jakiegoś instytutu kredytowego krajowego itp., pozwala się, żeby ze stowarzyszeniem takim postępowano według postanowień powszechnych tylko co do dochodu z wzmiankowanego zatrudnienia pobocznego, co się zaś tyczy jego właściwej czynności jako stowarzyszenia, to jest co się tyczy zysku z niej osiągniętego, żeby je uważano za przedsię-

biorstwo w myśl §. 85go uwzględnione. Stowarzyszenia roszczące sobie pretensję do tego rozdziału ich czynności pod względem prawa podatkowego, obowiązane są utrzymywać osobne zapiski do obu działów swego przedsiębiorstwa i przekładać je do wymierzenia podatku.

Gdyby w wzmiankowanem zatrudnieniu pobocznem poniesiono straty, takie przed wykonaniem przepisanego w §. 100, ustęp 11 (artykuł 42) obliczenia podstawy opodatkowania potrącić należy z intraty przedsiębiorstwa w myśl §. 85go uwzględnianego.

W artykule 34 po l. 3, która na przyszłość oznaczana będzie l. 3 a, przydać należy:

3 b. Nakoniec zachodzi wyjątek od prawidła pod l. 1 ustanowionego, także jeszcze w tych przypadkach, w których podmiot prawny, rozdziałowi II podlegający, wykonywa kilka przedsiębiorstw, a ich czyste intraty podlegają stosownie do §. 100 rozmaitym procentom podatkowym. W przypadkach tych nie trzeba intrat czystych ściągać w jedną sumę, lecz do każdej z osobna czystej intraty zastosować należy procenty podatkowe dla odnośnego rodzaju przedsiębiorstw ustanowione.

Tyczy się to w szczególności przypadków wzmiankowanych w ostatnich ustępach artykułu 7, jakież kas oszczędności, które oprócz czynności takim kasom właściwych, wykonywają inne przedsiębiorstwa (tu należą oddziały do listów zastawnych, zakłady zastawnicze, stowarzyszenia zaliczkowe itp.).

Lecz także i w tych przypadkach straty poniesione przez jedno przedsiębiorstwo potrącać należy z intraty drugiego przedsiębiorstwa, a względnie, jeżeli istnieje kilka przedsiębiorstw, od których wymierzone być mają rozmaite procenty podatkowe, potrącać je należy z intrat innych przedsiębiorstw.

Kaizl r. w.

109. Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 15. czerwca 1899, o ustanowieniu Komory głównej w Morawskiej Szenawie.

Dnia 1. lipca 1899 rozpoczęnie czynności swoje Komora główna I. klasy w Morawskiej Szenawie ustanowiona, która została upoważniona także do ekspedywowania towarów z stosowaniem skróconego postępowania awizacyjnego.

Kaizl r. w.